

船舶事故調査報告書

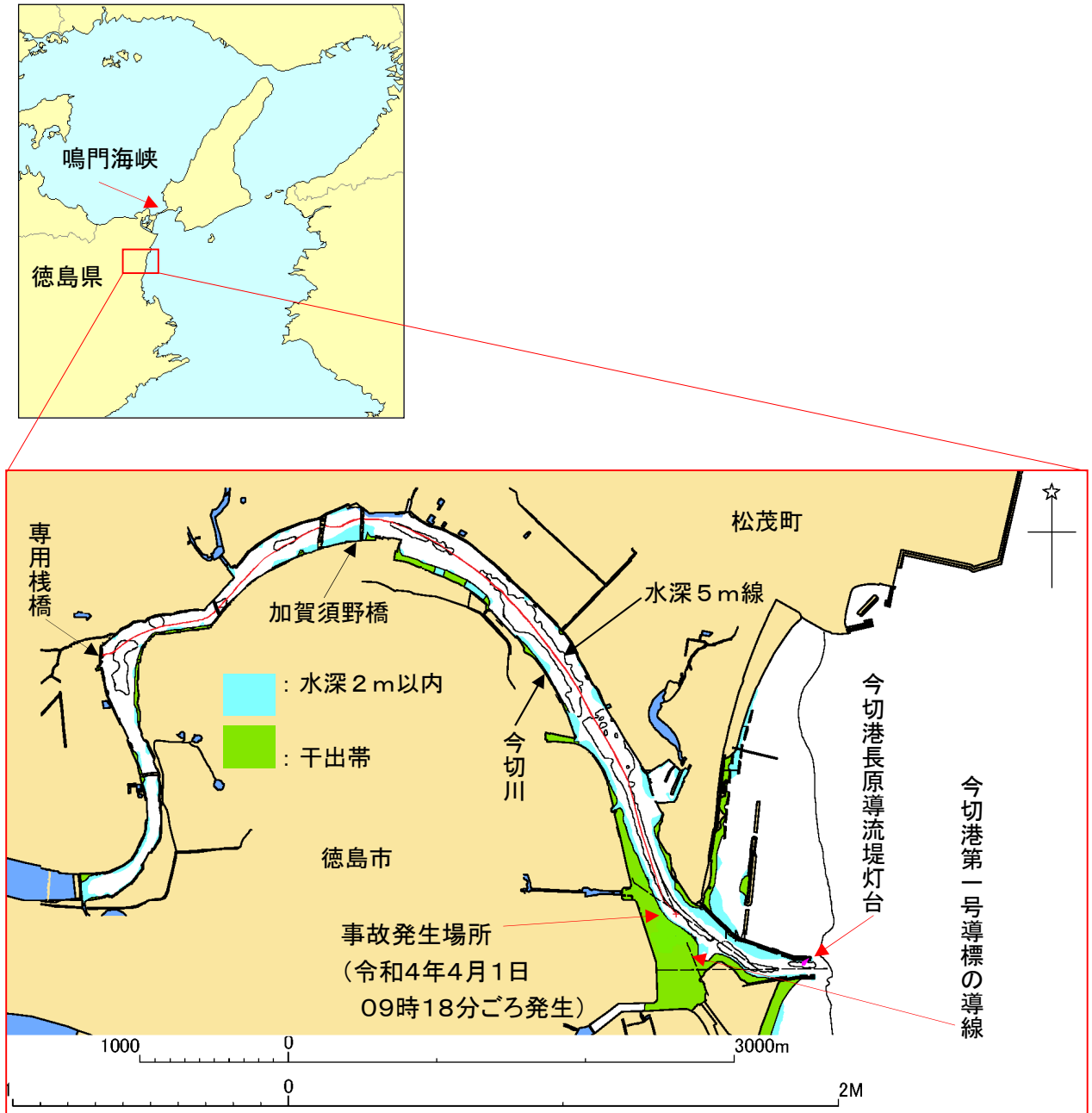
令和5年1月11日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 佐藤 雄二（部会長）
 委員 田村 兼吉
 委員 岡本 満喜子

事故種類	乗揚
発生日時	令和4年4月1日 09時18分ごろ
発生場所	徳島県今切港 今切港長原導流堤灯台から真方位286°960m付近 （概位 北緯34°06.4′ 東経134°36.0′）
事故の概要	ケミカルタンカー ^{こうぼう} 光奉丸は、航行中、浅所に乗り揚げた。 光奉丸は、船底外板に擦過傷を生じた。
事故調査の経過	令和4年4月11日、本事故の調査を担当する主管調査官（神戸事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。 原因関係者から意見聴取を行った。
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等 L×B×D、船質 機関、出力、進水等	ケミカルタンカー 光奉丸、249トン 142188、青野海運株式会社、株式会社ワークスネット 45.01m (Lr) × 8.20m × 3.50m、鋼 ディーゼル機関、749kW、平成26年3月19日
乗組員等に関する情報	船長 64歳 四級海技士（航海） 免許年月日 昭和58年3月22日 免状交付年月日 令和元年11月22日 免状有効期間満了日 令和6年12月20日
死傷者等	なし
損傷	船底外板に擦過傷
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北、風力 5、視界 良好 海象：波高 約2.0m、潮汐 下げ潮の中央期、大潮（3月31日～4月2日） 徳島県徳島市には、3月31日14時42分に強風注意報が発表され、本事故当時も継続中であった。
事故の経過	本船は、船長ほか3人が乗り組み、苛性ソーダ約100m ³ 全量の揚げ荷を終え、空倉で香川県高松市香西港に向け、令和4年4月1日08時40分ごろ、徳島県今切川河口から約6km上流の今切港内の専用棧橋を離棧した。 船長は、離棧後、単独で出航操船に当たり、手動操舵により約3～4ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で今切川を下り、

	<p>09時07分ごろ加賀須野橋^{かがすの}を航過したところで、約11.0knに増速した。</p> <p>本船は、09時15分ごろ今切港第1号導標（導線が真方位158.3°）を船首目標として航行していたところ、船長が、左舷方に強い北風で白く泡立つ海面状況を認め、出港した後、北進する際に船速が落ち、鳴門海峡到達が通峡可能時刻のぎりぎりとなると予測し、翌日の荷役について考えていたところ、河口に向かって左岸方への湾曲部において、いつしか導線から右岸方に徐々に外れた。</p> <p>船長は、09時18分ごろ今切川のほぼ中央において船体に衝撃を感じるとともに行きあしが止まったので、本船が浅所に乗り揚げたことを知り、直ちに機関を停止し、乗組員と船体各部の点検を行ったが、浸水及び漏油等の異常は見当たらず、船舶所有者に連絡して救援のタグボートを要請するとともに海上保安庁に本事故の発生を通報した。</p> <p>本船は、満潮の時期を待って、17時00分ごろ来援したタグボートの支援のもと離礁した。</p> <p>（付図1 航行経路図、付表1 本船のAIS記録（抜粋）、写真1 今切港、写真2 本船の乗揚状況 参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船の喫水は、本事故時、船首約0.9m、船尾約2.7mであった。</p> <p>今切川は、本船が離棧した専用棧橋から河口までの間、航路水深4mで整備されていたが、その可航幅は狭く、本事故の発生場所における川幅は約400mあるものの、可航幅は左岸寄りの約100mであった。</p> <p>船長は、本事故発生時は大潮の下げ潮の時期に当たり、風力5の風を左舷船尾方から受け、加えてふだんより流速が速く、川の湾曲部で右岸方に圧流されたと本事故後に思った。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 判明した事項の解析</p>	<p>あり なし あり</p> <p>本船は、強風注意報が発表され、左舷後方から強風を受けながら大潮で下げ潮の影響を受ける状況下、今切川河口の湾曲部付近において、船長が船首目標としていた導線から右岸方に外れたことに気付くのが遅れたことから、今切川河口の湾曲部付近に拡張する浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、鳴門海峡への入峡可否について考えることに意識が集中していたことから、導線上を航行することへの意識が薄れ、導線から右岸方に外れたことに気付くのが遅れたものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、強風注意報が発表され、左舷後方から強風を受</p>

	<p>けながら大潮で下げ潮の影響を受ける状況下、今切川河口の湾曲部付近において、船長が船首目標としていた導線から右岸方に外れたことに気付くのが遅れたため、今切川河口の湾曲部付近に拡延する浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</p>	<p>今後の同種事故等の再発防止に役立つ事項として、次のことが考えられる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 船長は、可航幅の狭い川を導線に沿って航行する場合、導線上を航行することに意識を集中して操船に当たること。 ・ 船長は、大潮で下げ潮の影響を受ける状況下では、見張り員を増強するなど、船橋当直要員を増強させることが望ましい。 ・ 船長は、川の流速が増している場合は、満潮時などの流速が緩やかとなる時間帯に通航することが望ましい。

付図1 航行経路図



付表 1 本船のAIS記録(抜粋)

時刻 (時:分:秒)	船位※		対地針路※ (°)	対地速力 (kn)
	北緯 (° -' -")	東経 (° -' -")		
08:40:06	34-07-20.6	134-33-28.8	282	0.3
08:44:45	34-07-25.4	134-33-38.9	063	3.6
08:50:02	34-07-29.7	134-33-57.6	049	3.7
08:55:05	34-07-43.0	134-34-13.4	065	2.4
08:59:44	34-07-46.6	134-34-20.6	061	1.6
09:05:15	34-07-48.5	134-34-30.0	085	1.2
09:06:59	34-07-50.3	134-34-36.5	084	6.5
09:08:02	34-07-49.1	134-34-46.6	110	9.9
09:09:06	34-07-43.9	134-34-58.4	122	10.7
09:09:55	34-07-38.9	134-35-07.1	129	10.7
09:11:06	34-07-29.9	134-35-18.6	139	11.2
09:11:55	34-07-22.6	134-35-25.8	141	11.0
09:13:05	34-07-11.9	134-35-34.4	152	11.0
09:13:55	34-07-04.0	134-35-39.8	149	11.0
09:14:55	34-06-54.1	134-35-46.3	155	11.3
09:16:05	34-06-41.7	134-35-50.3	164	11.2
09:17:04	34-06-31.0	134-35-54.6	160	11.1
09:17:46	34-06-24.0	134-35-57.5	155	9.9
09:17:51	34-06-23.3	134-35-58.2	146	7.5
09:17:59	34-06-23.1	134-35-58.2	151	0.0

※ 船位は、本船の船橋上方に設置されたGPSアンテナ位置であり、GPSアンテナの位置は、A船の船首から42m、船尾から7m、左舷から2m、右舷から6mであった。また、対地針路は真方位である。

写真1 今切港



写真2 本船の乗揚状況

